NOTICE DE MONTAGE DU MTA-4 S28

Réf. T6228FB1 / T6228FB2

MTA-4 : Voiture R/C tout-terrain grosse roue 1/8ème à moteur thermique montée à 100% 4 roues motrices avec boîte de vitesse 2 rapports et marche arrière. Livrée avec radiocommande installée et carrosserie peinte et décorée.

GARANTIE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre pas les dommages d'usage ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limité à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement.

PAGE 1

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'achat de ce modèle Grosse Roue 1/8 thermique 4x4 (l' engin de franchissement le plus fou aux performances exceptionnelles pour les vrais amateurs de sensations fortes) et pour l'intérêt que vous portez aux produits THUNDER TIGER.

Même si ce modèle est vraiment prêt à rouler, lisez très attentivement cette notice traduite et référez-vous aux consignes d'utilisation pour profiter au mieux de cet engin exceptionnel.

Les différentes phases de mise en oeuvre sont très simples avec des photos très détaillées sur la notice originale et ne nécessitent que des outils courants.

POUR UTILISER VOTRE MTA-4, IL VOUS FAUT :

Inclus dans la boîte :

- Clé à pipe spéciale MTA-4
- Rallonge de démarreur hexagonale MTA-4
- Jeu de clés BTR (1,5 - 2 - 2,5 - 3 - 5 mm)
- Ensemble radio à volant ACE RC Cougar PS3 (uniquement en version SUPER COMBO)

Non fournis dans la boîte :

Pièces nécessaires au démarrage du moteur

- Carburant TECHNOFUEL SPECIAL MONSTER 25% (MRC - Réf. 533.225)
- Pipette à carburant 500cc (MRC - Réf. RC100)
- Chauffe-bougie rechargeable (MRC - Réf. T2157 ou RC627C)
- 12 piles alcalines LR6 ou 12 piles rechargeables Ni-MH 1.2V type AA (MRC - Réf. SA10002N)
- Perceuse électro-portative
- Pince à bec fin
- Tournevis Phillips et plat

Accessoires utiles :

Frein-filet

Huile de filtre à air

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

PAGE 2

AVERTISSEMENT

Nous vous remercions d'avoir choisi un produit Thunder Tiger/ MRC. Veuillez lire soigneusement ces instructions avant utilisation.

1. Ce produit n'est pas un jouet. C'est un produit de modélisme à hautes performances. Il est important que vous soyez familiarisé avec le modèle, son mode d'emploi et sa structure avant de commencer à l'assembler et à l'utiliser.

2. Ne faites pas fonctionner des modèles radiocommandés sous la pluie, sur des voies publiques, à proximité de personnes, d'aéroports et dans des zones ou l'utilisation d'une radiocommande est restreinte ou interdite.

3. Protégez toujours le carburant de la chaleur et des flammes vives. Ne faites fonctionner le modèle que dans des espaces ouverts et bien ventilés. Conservez le carburant dans un endroit sec et frais. Conservez le récipient parfaitement bouché. Nettoyez immédiatement toute fuite ou tout carburant en excès avant de faire démarrer le moteur.

4. Ce produit, ses éléments et les outils nécessaires à son montage peuvent être nuisibles à votre santé. Exercez toujours la plus grande précaution lors du montage et de l'utilisation de ce produit. Ne touchez jamais un élément en rotation de ce produit.

5. Vérifiez que la fréquence d'émission de la radiocommande correspond bien à ce qui est autorisé dans le lieu d'utilisation. Vérifiez toujours qu'aucun modéliste n'utilise la même fréquence à proximité. Vérifiez également que votre radiocommande fonctionne correctement avant de faire évoluer un modèle.

6. Une utilisation impropre de ce produit ou des outils nécessaires à son montage sont susceptibles de provoquer des dommages matériels ou corporels. Thunder Tiger et MRC n'ont aucun contrôle sur l'utilisation qui est faite de leur produit.

7. Thunder Tiger et MRC n'assument et n'acceptent aucune responsabilité pour des dommages matériels ou corporels résultant de l'utilisation défectueuse des outils de montage, d'un usage impropre de l'équipement ou du produit. Le simple fait de monter ou d'utiliser ce produit implique de la part de l'utilisateur l'acceptation de toute responsabilité y afférent.

1- DEBALLAGE DE LA VOITURE & INSTALLATION DES PNEUS ET DU PAVILLON

a. Retirez le modèle Grosse Roue, la radiocommande et les accessoires de la boîte.

b. Pour débloquer le collier nylon, appuyez sur la languette. Tirez sur le collier en maintenant la languette enfoncée. Retirez complètement la languette.

c. Installez l'hexagone de roue (PD1502) dans chacune des roues avant et arrière.

d. Mettez en place les roues en alignant la goupille sur la rainure de l'hexagone. Mettez en place la rondelle et l'écrou autoblocant nylstop avec la clé fournie.

e. Installez le pavillon sur son support avec la vis fournie dans le sachet.

PAGE 3

2- INSTALLATION DE LA RADIOCOMMANDE (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Au moyen d'un tournevis cruciforme, retirez deux vis 3x10mm et deux vis 3x14mm de la face inférieure du châssis, puis retirez le boîtier radio de la voiture.

b. Mettez en place les servos avec les vis autotaraudeuses. Notez l'orientation des têtes des servos de direction, des gaz et de commande de marche arrière.

c. Installez le sauve-servo sur la tête du servo de direction.

d. Retirez la grande goupille bêta du boîtier de réception et du boîtier de batterie pour ouvrir leur couvercle.

e. Installez l'interrupteur du récepteur sur le côté du boîtier de batterie avec les vis fournies avec l'interrupteur.

f. Branchez soigneusement les différents cordons sur le récepteur, le servo de direction allant sur la prise N°1 du récepteur, le servo des gaz sur la prise N°2, le servo de commande de marche sur la prise N° 3

et le cordon de l'interrupteur sur la prise de batterie.

g. Installez le récepteur et les cordons dans le boîtier de réception, faites passer l'antenne par le trou du sommet du boîtier et remettez en place le couvercle avec la grande goupille bêta.

h. Enfilez l'antenne du récepteur dans le tube d'antenne, puis mettez en place le tube d'antenne dans le trou supérieur du boîtier radio.

i. Installez quatre piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6 dans le porte-piles et branchez le cordon du porte-piles sur le connecteur du cordon interrupteur.

j. Placez le porte-piles dans le boîtier à batterie et fermez le couvercle avec la grande goupille bêta.

k. Remettez en place le boîtier radio sur le châssis avec les vis d'origine.

PAGE 4

3- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE DIRECTION (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Trouvez dans le sachet de pièces la biellette de direction comme indiqué sur l'illustration.

b. Installez la biellette sur le sauve-servo.

c. Encliquetez l'autre extrémité de la biellette sur la rotule du bras du renvoi de direction.

4- INSTALLATION DE LA COMMANDE DE GAZ ET DE FREIN (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Assemblez les tringleries d'accélérateur et de frein comme indiqué sur le schéma.

b. Fixez le levier de la came de frein sur celle-ci avec la vis sans tête.

c. Mettez en place le palonnier sur la tête du servo des gaz.

5- INSTALLATION DE LA TRINGLERIE DE MARCHE AVANT/ARRIERE (effectuée sur les SUPER COMBO)

a. Assemblez la tringlerie comme indiqué sur le schéma.

b. Encliquetez l'extrémité de la tringlerie sur la rotule du bras de commande de la marche arrière.

c. Mettez en place le palonnier sur la tête du servo de commande de la marche arrière.

PAGE 5

6- CHARGE DU CHAUFFE-BOUGIE

Produit Réf. T2157, Chauffe-bougie 2100 mAh avec chargeur secteur 220 V (vendu séparément)

a. Branchez le chargeur sur une prise du secteur.

b. Placez l'adaptateur de charge dans l'alignement de l'extrémité du chauffe-bougie.

c. Tirez le levier du chauffe-bougie pour ouvrir la pince.

d. Enfoncez l'adaptateur de charge dans la pince du chauffe-bougie. A ce moment, la diode LED rouge du chargeur doit s'allumer pour indiquer que la charge est en cours.

e. Débranchez le chauffe-bougie du chargeur une fois la charge terminée. Tirez sur le levier du chauffe-bougie pour libérer l'adaptateur.

f. Retirez l'adaptateur du chauffe-bougie.

Lorsque le chauffe-bougie est neuf, la première charge doit durer 16~24 heures. Par la suite, une charge de 12 heures environ avant utilisation est suffisante.

NOTE:

Si le chauffe-bougie devient chaud ou même brûlant en cours de charge, débranchez-le immédiatement. Une température excessive indique que l'accu du chauffe-bougie a été trop chargé. Une charge excessive peut endommager l'accu intégré, réduisant ainsi sa durée de vie.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

7- PREPARATION DE LA RADIOCOMMANDE

a. Mettez en place l'antenne sur l'émetteur.

b. Vérifiez la fréquence d'émission indiquée sur le quartz de l'émetteur.

c. Vérifiez la fréquence inscrite sur le quartz du récepteur et assurez-vous qu'elle correspond à celle de l'émetteur. Votre ensemble de radiocommande ne peut fonctionner correctement que si personne d'autre n'utilise la même fréquence. Des parasites sont le plus souvent provoqués par un quartz non adapté ou endommagé ou par d'autres personnes utilisant une radiocommande sur la même fréquence.

PAGE 6

8- INSTALLATION DES PILES DANS LA RADIOCOMMANDE

a. Installez huit piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6 dans l'émetteur.

b. Détachez la grande épingle bêta du boîtier à piles de la voiture et soulevez le couvercle. Garnissez le boîtier de quatre piles alcalines ou batteries rechargeables AA/LR6.

c. Remettez le boîtier porte-piles en place, fermez le couvercle avec la grande épingle bêta.

9- UTILISATION DE LA RADIOCOMMANDE

a. Pour allumer la radiocommande, commencez toujours par l'émetteur.

b. Allumez ensuite le récepteur. Pour éteindre, commencez par le récepteur et éteignez l'émetteur en dernier.

c. S'il est nécessaire d'inverser le sens de rotation d'un servo, utilisez le petit commutateur d'inversion blanc situé sur le côté de l'émetteur à volant (ou l'un des commutateurs d'inversion situés à la base de l'émetteur à manches). Pour ajuster la position neutre des servos (trim) sur un émetteur à volant, utilisez les leviers de trim situés à gauche du volant (ST pour la direction, TH pour gaz/frein). Sur un émetteur à manches, les leviers de trim se trouvent placés à côté du manche correspondant.

d. Pour plus de détails, veuillez consulter le mode d'emploi de l'émetteur que vous utilisez.

10- UTILISATION DE LA FONCTION DE DIRECTION

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de direction de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tournez le volant/poussez le manche à gauche. Les roues avant doivent s'orienter vers la gauche. Si ce n'est pas le cas, inversez le sens de rotation du servo de direction avec le commutateur correspondant.

b. Remettez le volant/manche en position neutre (centrale). Les roues avant doivent maintenant être parfaitement dans l'axe du modèle. Si ce n'est pas le cas, utilisez le levier de trim de direction pour corriger.

c. Tournez le volant/poussez le manche vers la droite. Les roues avant doivent s'orienter vers la droite.

PAGE 7

11- UTILISATION DE LA FONCTION GAZ/FREIN ET DE LA COMMANDE DE MARCHE ARRIERE

a. Vérifiez le fonctionnement de la commande de gaz/frein de votre radio. Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, tirez sur la gâchette sous le volant/poussez le manche en haut. Le carburateur doit être entièrement ouvert et le frein entièrement libre. S'il est nécessaire d'inverser cette fonction, utilisez le commutateur d'inversion correspondant.

b. Remettez la gâchette/le manche au neutre. Le carburateur doit être fermé au point de réglage du ralenti (voir le chapitre REGLAGE DES TRINGLERIES DE GAZ/FREIN) et le frein doit toujours être libre. Si ce n'est pas le cas, corrigez en utilisant le levier de trim de gaz/frein.

c. Repoussez complètement la gâchette/tirez le manche complètement vers le bas. L'ouverture du carburateur doit rester comme elle était au neutre, le ressort de la tringlerie de gaz légèrement comprimé et le disque de frein doit être serré entre les plaquettes.

d. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur. Vous ferez aller le MTA-4 S28 en marche arrière. Une nouvelle pression sur la touche fait passer de nouveau en marche avant.

PAGE 8

12- REGLAGE DES TRINGLERIES DE GAZ/FREIN

a. Pour régler les tringleries de gaz/frein, il faut tout d'abord allumer la radio avec toutes les commandes au neutre de sorte que le servo soit également en position neutre.

b. Le servo étant au neutre, tournez et ajustez la position de la bague de frein au point limite où les plaquettes viennent serrer le disque sans le pincer.

c. Le servo étant au neutre, desserrez les bagues de la tringlerie de gaz. Fermez ensuite à la main le carburateur et bloquez la bague d'arrêt (contre le ressort) de sorte que le ressort soit très légèrement comprimé. Bloquez ensuite l'autre bague d'arrêt proche du pivot de la tringlerie.

13- REGLAGE DE LA TRANSMISSION D'INVERSION DU SENS DE MARCHE

(légende dans photo C : Passage en marche avant)

a. Desserrez les vis sans tête des bagues d'arrêt des tringleries métalliques avec une clé Allen de 1,5 mm

b. Allumez l'émetteur et le récepteur, mais ne faites pas tourner le moteur.

c. Le servo tournera automatiquement vers la position correspondant à la marche avant.

d. Déplacez la bague d'arrêt arrière vers celle située près de la rotule du palonnier du servo jusqu'à ce que le ressort soit complètement comprimé. Détendez alors le ressort d'environ 4,5 mm en refaisant légèrement coulisser la bague d'arrêt vers l'arrière puis en resserrant la vis sans tête pour la bloquer dans cette position.

e. Appuyez sur le bouton de commande de marche arrière sur l'émetteur.

f. Répétez l'étape 13d pour la bague d'arrêt avant.

PAGE 9

14- REGLAGE DU CARBURATEUR DU MOTEUR

a. Pour régler le pointeau de richesse/plein gaz (le plus gros pointeau sortant du corps du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo en bas à droite. Le réglage initial de richesse doit être de 2,5 tours (vissez complètement le pointeau, puis redévissez de 2,5 tours). En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on appauvrit le mélange, en le tournant dans l'autre sens on l'enrichit.

b. Pour régler le ralenti du moteur (le petit pointeau sortant du corps du carburateur), tournez le pointeau comme indiqué sur la photo en bas au centre. Le réglage initial du ralenti doit correspondre à une ouverture subsistante du boisseau de 1 mm. En tournant le pointeau dans le sans des aiguilles d'une montre on augmente le régime de ralenti (boisseau plus ouvert), en le tournant dans l'autre sens on réduit le régime (boisseau plus fermé). Pour plus de détails sur le réglage du moteur, veuillez vous référer au chapitre consacré aux procédures de **REGLAGE INITIAL POUR LE RODAGE**.

c. Pour régler le pointeau de reprise (la vis de réglage située à l'extrémité du carburateur), tournez la vis comme indiqué sur la photo. Le réglage initial doit être de 6 tours et demi (vissez complètement, puis redévissez de 6,5 tours). Cette vis sert au contrôle de la quantité de carburant arrivant au moteur au ralenti et à bas régime. Ce réglage permet d'obtenir un ralenti régulier et d'améliorer l'accélération jusqu'aux régimes intermédiaires. Effectuez ce réglage avec le carburateur fermé et après avoir réglé le ralenti. Tournez progressivement la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à butée. **NE SERREZ PAS TROP FORT**.

d. Retirez la mousse extérieure du filtre à air et humectez-la uniformément avec quelques gouttes de carburant. Placez le filtre dans un sac en plastique et manipulez-le à travers le sac jusqu'à ce que la mousse soit uniformément imprégnée mais sans être noyée.

e. Finalement, assurez-vous que l'embase du support de filtre soit solidement fixée avec un collier nylon.

Ne faites jamais fonctionner le MTA-4 S28 sans filtre à air. Si la voiture doit fonctionner dans un environnement poussiéreux, remplacez le carburant par de l'huile spéciale filtre (Réf. NFF04). Il est important que la mousse ne soit que légèrement recouverte d'huile pour capter la poussière tout en laissant passer l'air. Si la mousse est trop imprégnée, seule une trop faible quantité d'air pourra passer, ce qui limitera les performances du moteur.

PAGE 10

15- REMPLISSAGE DU RESERVOIR

a. Retirez le capuchon de la buse de la pipette de remplissage.

b. Comprimez la pipette, introduisez l'extrémité dans le carburant et aspirez le carburant en relâchant la pression.

c. Soulevez le bouchon du réservoir et remplissez lentement le réservoir avec le carburant pour moteur TECHNOFUEL SPECIAL MONSTER 25% (MRC - Réf. 533.225).

Soyez prudent. Si un excès de carburant sort du réservoir en fin de remplissage, il risque de retomber sur l'équipement radio ou sur le frein et rendre le pilotage difficile ou dangereux. Conservez toujours le bidon de carburant bien fermé lorsqu'il n'est pas utilisé.

Choix du carburant

Pour garantir le bon fonctionnement de votre moteur, il est impératif d'utiliser le carburant TECHNOFUEL SUPER SYNTHESE spécialement conçu pour les voitures. N'utilisez jamais de carburant destiné aux modèles volants ou aux bateaux. Choisissez le carburant ayant une teneur en nitrométhane compris entre 15% et 30%. Un pourcentage de nitrométhane réduit donne généralement une plus basse température de fonctionnement du moteur lui permettant une plus grande durée de fonctionnement avant révision mais cela entraîne généralement aussi une puissance réduite.

Le carburant le mieux adapté à ce moteur contient 25% de nitrométhane. La couleur éventuelle du carburant ne sert qu'à son identification rapide et n'a aucune influence sur les performances ni la durée de vie de votre moteur.

16- PREPARATION DU MOTEUR

a. Pour démarrer un moteur, retirez d'abord la bougie.

b. Faites une légère injection de carburant dans le carburateur en pinçant une fois la pompe d'amorçage tout en regardant le carburant arriver par la durite et atteindre le carburateur puis, à ce moment, faites une dernière demi-pression.

PRENEZ GARDE DE NE PAS FAIRE ARRIVER TROP DE CARBURANT, ce qui risquerait de noyer le moteur. Tenter de faire démarrer un moteur noyé (rempli de carburant) peut provoquer des dommages importants aux pièces internes du moteur.

c. Vérifiez l'état de la bougie en la branchant sur le chauffe-bougie. Le filament de la bougie doit chauffer au rouge vif. Si le filament n'est que faiblement lumineux, c'est que l'accu du chauffe-bougie est déchargé (il faut alors le recharger). S'il ne s'allume pas du tout ou si le filament apparaît déformé, c'est que la bougie n'est plus en bon état (remplacez-la par une neuve). Une fois ces vérifications effectuées, remettez la bougie en place.

Les bougies pouvant être utilisées pour ce moteur sont les suivantes : SPM N°7 ref. 309 (quand il fait chaud-en été), SPM N°6 ref. 308 (lorsque la température extérieure est moyenne), SPM N°5 ref. 307 (quand il fait froid-en hiver).

PAGE 11

17- DEMARRAGE DU MOTEUR

Vous pouvez démarrer le moteur au moyen du lanceur à tirette ou avec un embout hexagonal (nécessitant une perceuse electro-portative)

(textes dans dessins)

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

(d) Vérifiez le sens de rotation de la perceuse avant de l'engager dans le système de démarrage du moteur. La rotation doit s'effectuer dans le sens des aiguilles d'une montre.
(d) Si vous utilisez le système dual-start pour démarrer votre MTA-4 S28, tenez fermement la perceuse avec les deux mains

a. Allumez d'abord l'émetteur de radiocommande, puis le récepteur sur le MTA-4 S28.

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie du moteur.

c. Démarrage à la tirette - Tenez fermement d'une main le MTA-4 S28 par l'arceau et tirez sur le lanceur de l'autre main. Effectuez des tractions courtes et rapides et faites attention de ne pas tirer la corde plus de 25 à 30cm. Une traction de plus de 35 cm sur la corde ou jusqu'en butée de celle-ci est susceptible d'endommager le mécanisme de démarrage. Si la corde est difficile à tirer ou si elle semble collée, c'est certainement le signe que le moteur est noyé.

d. Démarrage avec l'embout hexagonal - **Vérifiez que la perceuse tourne bien dans le sens des aiguilles d'une montre**. Insérez l'embout hexagonal dans le mandrin de la perceuse et serrez celui-ci de sorte que l'extrémité de l'embout en forme de rotule soit à l'autre extrémité. **AVANT** d'introduire l'embout dans la noix de démarreur, appuyez sur la détente de la perceuse pour vous assurer encore que la perceuse tourne bien dans le même sens qu'indiqué sur l'étiquette du boîtier de lanceur.
Si le moteur semble être noyé, éteignez le récepteur, puis l'émetteur. Retirez la bougie du moteur au moyen d'une clé à bougie puis retirez le filtre à air. Retournez le MTA-4 S28 et remettez le filtre à air en place. Tirez lentement sur la corde de la tirette d'environ 2 cm, et ceci 5 à 7 fois. Remettez la bougie en place avec la clé à bougie. Recommencez l'étape 16b.

ATTENTION : Essayez de faire démarrer le moteur en faisant tourner l'arbre de démarrage à l'envers peut endommager le mécanisme du lanceur et éventuellement des pièces internes du moteur. Insérez l'extrémité à rotule de l'embout hexagonal dans la noix de démarreur. Maintenez fermement la perceuse et pressez sur la détente.

18- ARRET DU MOTEUR

a. Arrêtez complètement le MTA-4 S28 et laissez le moteur tourner au ralenti. Retirez ensuite les épingles de fixation de la carrosserie et enlevez la carrosserie.

b. Au moyen d'une pince hémostatique ou d'une pince à linge, pincez la durite de carburant juste avant le carburateur jusqu'à ce que le moteur s'arrête (1 à 2 secondes). **N'ESSAYEZ EN AUCUN CAS D'ARRETER LE MOTEUR EN TOUCHANT OU BLOQUANT LE VOLANT D'INERTIE !** Les moteurs de ce type ont un couple très important et tenter de les arrêter de cette manière peut entraîner des blessures graves. Les gaz d'échappement peuvent être extrêmement chauds; tenter d'arrêter le moteur en bouchant l'échappement avec le doigt peut entraîner de graves brûlures.

c. Eteignez le récepteur, puis l'émetteur.

PAGE 12

19- RODAGE DU MOTEUR

Pour roder un moteur neuf, il est nécessaire de régler le pointeau le plus riche possible. Tournez le pointeau principal 1/4 de tour dans le sens anti-horaire (dévissez) à partir du réglage initial (2,5 tours depuis la fermeture complète). Répétez l'étape 15b. Poursuivez ainsi jusqu'à ce que le moteur s'étouffe à plein gaz, puis revissez le pointeau principal 1/4 de tour. Faites rouler la voiture à ce réglage riche du moteur sur un parking vide ou un autre espace suffisamment vaste pour consommer au moins la valeur de 5 réservoirs pour achever le rodage. Il est normal pour un moteur non rodé de s'étouffer fréquemment pendant cette période à cause du réglage très riche. Lorsque cela arrive, il suffit de redémarrer le moteur. Une fois le rodage terminé, suivez les instructions du chapitre REGLAGE DU MOTEUR afin de régler le carburateur pour un fonctionnement optimal.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

REGLAGE DU MOTEUR

En raison du taux de nitro du carburant utilisé, de l'altitude, du taux d'humidité, etc ... Il n'est pas possible d'indiquer des valeurs de réglage universelles. Veuillez suivre les instructions ci-après pour obtenir les meilleurs réglages possibles du carburateur. N'effectuez pas ces réglages avant que le moteur n'ait été convenablement rodé et soir monté en température de fonctionnement.

a. Démarrez le moteur.

b. Le moteur étant en fonctionnement, faites rouler la voiture alternativement en marche avant et arrière, en ligne droite, sur une piste suffisamment longue (en atteignant à chaque fois le plein gaz). Recommencez et faites attention au son de l'échappement. Ne restez jamais plein gaz si les roues motrices ne touchent pas le sol, sinon la bielle du moteur peut se briser.

c. Si le son que vous entendez de l'échappement n'atteint pas une note aiguë, vissez le pointeau de richesse (le plus long, sortant du corps du carburateur vers le haut) de 1/4 de tour et recommencez l'étape 19b.

d. Répétez l'étape 19c jusqu'à ce que vous ayez trouvé le réglage optimal du moteur (lorsque visser un peu plus le pointeau de richesse n'améliore plus le fonctionnement du moteur à plein gaz et le redévisser fait chuter légèrement le régime maximal). Pour une utilisation normale, ouvrez le pointeau de 1/4 de tour pour obtenir le meilleur réglage pratique.

e. Pour régler le ralenti, vissez le pointeau de ralenti (régime plus haut) ou dévissez-le (régime plus bas). En pratique, il faut régler le ralenti au plus bas régime possible sans que le moteur n'ait tendance à caler.

f. On ne peut régler le pointeau de ralenti (au milieu du levier de commande du carburateur) que lorsque le moteur est entièrement rodé et après avoir réglé le pointeau de richesse.

g. Répétez l'étape 19b toutes les 10 secondes (1 seconde à plein gaz et 10 secondes au ralenti). Si le régime du moteur au ralenti a tendance à chuter au bout de quelques secondes et que le moteur s'arrête, vissez (dans le sens des aiguilles d'une montre) le pointeau de ralenti de 1/4 de tour. Si le régime du moteur ne varie pas ou augmente au ralenti, ouvrez le pointeau de ralenti de 1/4 de tour.

h. Répétez l'étape 19g jusqu'à ce que le régime du moteur baisse (allant au régime de ralenti, puis ralentissant encore un peu au bout de quelques secondes) sans aller jusqu'à l'arrêt.

20- CONSERVEZ VOTRE MTA-4 S28

Pour conserver votre MTA-4 S28 en parfait état de fonctionnement, il est nécessaire de ne pas omettre un certain nombre de précautions :

a. Videz le réservoir. Aussi bien celui du MTA-4 S28 que celui de la pipette de remplissage doivent toujours être conservés vides.
Videz tout le carburant pouvant rester dans la pipette dans le bidon de carburant.
Retirez le filtre du carburateur.
Aspirez le carburant restant dans le réservoir vers la pipette de remplissage pour le reverser dans le bidon.
Recommencez autant que nécessaire pour que le réservoir soit aussi vide que possible.
Veillez à conserver le bidon de carburant hors de portée des enfants dans un endroit frais et sombre et assurez-vous que le bouchon est hermétiquement fermé.

b. Branchez le chauffe-bougie sur la bougie, ouvrez complètement le carburateur et tirez la poignée du lanceur plusieurs fois de suite. Vous serez ainsi assuré qu'il n'y a plus de carburant non brûlé dans le moteur ni dans les durites.

c. Utilisez une huile de protection antioxydante.
Prenez tout d'abord une brosse à dents usagée pour nettoyer la base du filtre à air. Vous éviterez ainsi la pénétration de poussières dans votre moteur.
Retirez le filtre à air du carburateur.
Versez 2 à 6 gouttes d'huile autioxydante (ou la quantité recommandée dans la notice de votre huile) directement dans le carburateur.
Tirez lentement, 3 à 5 fois de suite, la ficelle de lanceur de 20 cm environ.

Remettez en place le filtre à air.

d. Nettoyez soigneusement votre MTA-4 S28 ; conserver un véhicule en mauvais état de propreté peut entraîner la formation de gommes adhérentes et réduire le niveau de performances.

Utilisez un nettoyant à voiture thermique, du WD-40 ou un produit similaire pour nettoyer la poussière et l'huile.

Utilisez une brosse à dents usagée ou un petit pinceau à poils raides pour les endroits difficiles à atteindre.

Un tissu humide convient très bien pour nettoyer la carrosserie. Les taches tenaces d'huile et de poussière peuvent être retirées avec un solvant organique dilué.

e. Lubrifiez les paliers et roulements des roues, les cardans des transmissions, les roulements de l'embrayage et les axes de suspension avec de l'huile fluide.

f. Vérifiez que les interrupteurs de l'émetteur ET du récepteur soient bien éteints. Rien n'est pire que de constater au moment où l'on veut faire rouler son véhicule que les piles sont vides.

PAGE 13

21- REGLAGES

Réglages de la boîte de vitesses 2 rapports

a. Le point de passage des rapports de vitesse est réglé d'origine en usine. Le passage en seconde vitesse doit avoir lieu dans les 4 à 5 mètres suivant un départ arrêté, moteur plein gaz.

b. Si vous voulez régler le point de passage, arrêtez d'abord le moteur puis ouvrez le boubhon caoutchouc de la boîte de vitesse sur le carter de transmission. Alignez la vis sans tête NOIRE de réglage sur le passage sur le second rapport comme indiqué sur le schéma ci-contre.

c. Au moyen d'une clé BTR de 2mm, tournez la vis sans tête noire de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre pour retarder le passage au second rapport ; tournez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre pour obtenir un passage plus précoce. N'effectuez ces réglages que par 1/4 de tour à la fois.

d. Refermez le bouchon de la boîte de vitesses.

e. Faites attention à ne pas toucher une pièce du moteur encore chaude.

Réglage du pincement avant et arrière

a. Utilisez une clé BTR de 1,5mm comme illustré ci-contre pour régler le pincement des roues avant et arrière en faisant varier la longueur des grandes biellettes.

b. En allongeant les biellettes, on augmente le pincement, en les raccourcissant on réduit le pincement (on peut même donner de l'ouverture).

c. L'encoche se trouvant sur la biellette indique le côté ayant un filetage à droite.

Utilisez-la comme un guide pour trouver dans quel sens tourner la biellette pour régler sa longueur.

Carrossage avant et arrière

a. Utilisez une clé BTR de 2,5mm comme indiqué ci-contre pour régler le carrossage avant et arrière.

b. On obtient un carrossage négatif en tournant la rotule supérieure de la fusée dans le sens des aiguilles d'une montre ; en la tournant dans le sens inverse on augmente le carrossage positif.

Hauteur du châssis (garde au sol)

a. On augmente la garde au sol en ajoutant des clips de précontrainte des ressorts sur les amortisseurs. On les retire pour réduire la garde au sol.

b. Comprimez le ressort et insérez le clip de précontrainte entre la bague du ressort et la tête du corps de l'amortisseur.

Réglage du Slipper

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

a. On règle le niveau de glissement avec une clé à pipe de 7mm (fournie dans le kit).

b. Serrez l'écrou jusqu'à ce que le ressort soit entièrement comprimé.

c. Ceci fait, desserrez l'écrou de 1/4 de tour.

d. Ne faites pas rouler votre MTA-4 S28 avec l'écrou desserré plus de 1/4 de tour à partir de la compression complète du ressort. Un réglage trop lâche du glissement risque d'endommager la couronne.

PAGE 14

Ressorts d'amortisseur

Vous avez le choix entre 4 duretés de ressort d'amortisseur pour votre MTA-4 S28 (disponibles en option). Des ressorts plus fermes procurent une meilleure tenue de route et une vitesse plus élevée en virage sur une piste lisse comme de l'asphalte, du béton, de la terre compactée ou de l'herbe. Des ressorts plus mous sont meilleurs pour les terrains meubles, le franchissement et les sauts. Des ressorts mous augmentent le risque de retournement du véhicule à vitesse élevée.

Référence	Couleur de ressort	Dureté	Dureté relative
PD1473	Bleu (standard)	0,78 kg/cm	Mou
PD1474	Or	0,90 kg/cm	Moyen
PD1475	Rouge	1,05 kg/cm	Dur
PD1476	Cuivre	1,25 kg/cm	Extra Dur

Rapports de transmission

Un choix de rapports différents est disponible en option pour votre MTA-4 S28. Des rapports supplémentaires vous permettent d'optimiser votre moteur et votre transmission aux particularités des conditions de course. Des pignons plus grands sur la cloche d'embrayage (ou des couronnes de slipper plus petites) augmentent la vitesse de pointe mais réduisent un peu l'accélération (voir tableau ci-dessous). Si vous changez le rapport de transmission, il est nécessaire de refaire le réglage d'entredent !

1. Desserrez (ou serrez si le moteur a été retiré) les quatre vis de fixation du moteur situées sous le châssis jusqu'à ce que vous puissiez déplacer le moteur en avant ou en arrière.

2. Déplacez le moteur vers la couronne jusqu'à ce que les dents du pignon de la cloche d'embrayage entraînent sans jeu les dents de la couronne de slipper.

3. Reculez légèrement le moteur (0,8mm environ). Contrôlez l'entredent en tenant le pignon d'une main et en faisant tourner la couronne dans un sens et dans l'autre de l'autre main. La couronne doit pouvoir être ainsi suffisamment libre. Un entredent trop serré est bruyant, réduit les performances et peut endommager la couronne.

Cloche d'embrayage (15dts standard)	Couronne de Slipper (52 dents standard)	Rapport final 1ère vitesse	Rapport final 2ème vitesse
	52 PD1456	30,17	20,87
14 dents	49 PD1754	28,46	19,68
PD1523	46 PD1755	26,75*	18,50*
	52	28,22	19,51
15 dents	49	16,59	18,39
PD0470	46	24,97	17,27
	52	26,43	18,28
16 dents	49	24,88	17,21
PD1751	46	23,42	16,20
	52	24,88	17,21
17 dents	49	23,42	16,20
PD1752	46	22,04	15,24
	52*	23,42*	16,20*
18 dents	49	22,04	15,24
PD1753	46	20,82	14,40

Accélération

Vitesse de pointe

* Certaines combinaisons peuvent nécessiter des modifications de l'espacement du support de couronne. Cherchez d'autres combinaisons permettant d'obtenir un rapport de transmission équivalent. Par exemple, au lieu d'utiliser une cloche de 18 dents et une couronne de 52 dents, on peut choisir des combinaisons de 17-49 ou 16-46.

Caractéristiques

- Moteur 4,6cc très puissant et fiable offrant la possibilité de deux méthodes de démarrage (par lanceur à tirette ou embout de démarrage type karting).
- Un châssis caisson très rigide en aluminium extrudé permet de supporter les efforts d'une suspension à longue course et la forte puissance d'un moteur 4,6cc.
- Boîte de vitesse à deux rapports très fiable, transmission à marche avant et marche arrière.
- Suspension à long débattement contrôlée par 8 amortisseurs hydrauliques réglables capables d'encaisser des sauts de plus de 2 mètres de haut.
- Boîtier monobloc pour protéger l'équipement électronique.
- Grand réservoir étanche comportant un double système d'alimentation.
- Durite d'alimentation avec poire d'amorçage incorporée.
- Pare-chocs avant et arrière très résistants protégeant le châssis et la suspension lors des retournements et des atterrissages.
- Carrosserie réaliste, roues et pneus reproduisant le style de ceux des monster trucks américains grandeur.
- Système simple et rapide de fixation de la carrosserie.

FEUILLE SEPAREE

GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE

Si vous éprouvez des difficultés à faire démarrer ou à faire rouler correctement votre MTA-4 S28, voici les réponses aux questions les plus fréquentes :

Description	Problème	Solution
Le moteur ne démarre pas	Manque de carburant	Remplir le réservoir
	Carburant pollué	Remplacer le carburant
	Allume-bougie non chargé	Charger l'allume-bougie
	Bougie défectueuse	Remplacer la bougie (voir la section "Problèmes concernant la bougie")
	Le carburant n'arrive pas au carbu	Ouvrir et refermer deux fois le bouchon du réservoir
	Le moteur est noyé	Voir la section "Moteur noyé" ci-dessous
	Le moteur surchauffe	Laisser refroidir le moteur, enrichir le mélange, voir "Le mélange carburant"
	Le carburateur est mal réglé	Régler le carburateur, voir "Le mélange carburant" ou "Réglages d'usine du carburateur"
	L'échappement est bouché	Vérifier l'échappement, dégager ce qui le bouche.
	Le filtre à air est bouché	Vérifier le filtre à air, le nettoyer pour laisser passer l'air.
Le moteur démarre, puis cale	Le ralenti est réglé trop bas	Régler la vis de ralenti, voir "Le mélange carburant" ci-dessous.
	La durite d'alimentation contient des bulles	Vérifier s'il n'y a pas des fuites dues à une durite percée.
	La bougie est endommagée	Remplacer la bougie, voir "Problèmes concernant la bougie" ci-dessous.
La corde de démarrage semble bloquée	Le moteur est noyé	Voir la section "Moteur noyé" ci-dessous.
	Le moteur a "serré"	Vérifier si l'intérieur du moteur n'est pas endommagé.

Problèmes concernant la bougie

La bougie de votre moteur doit être remplacée périodiquement afin de maintenir le niveau de performances et la facilité de démarrage. Dans la plupart des cas, les difficultés de démarrage et un fonctionnement irrégulier sont dus à la bougie. La manière la plus simple de s'assurer qu'une bougie est défectueuse est simplement de la remplacer par une neuve afin de voir si les défauts disparaissent.

Néanmoins, pour tester la bougie elle-même, retirez-la au moyen d'une clé spéciale à bougie et assurez-vous auparavant que la culasse est parfaitement propre afin de ne pas risquer de faire tomber des saletés dans la chambre de combustion par l'orifice de la bougie. Ne perdez surtout pas la rondelle en cuivre qui sert à la fois de joint d'étanchéité et de cale d'épaisseur.

Branchez la bougie au chauffe-bougie. Toutes les spires du filament doivent chauffer d'un blanc brillant. Il arrive parfois que les premières spires ne chauffent pas alors que le reste chauffe au rouge-orangé. C'est le signe, soit d'une bougie défectueuse, soit d'un chauffe-bougie déchargé. Rechargez le chauffe-bougie et, si les symptômes persistent, remplacez la bougie.

Moteur noyé

Les symptômes les plus courants d'un moteur noyé incluent la difficulté de démarrage, un bruit assourdi provenant de l'échappement, un lanceur à tirette ne pouvant pas fonctionner et un excès de carburant s'écoulant par l'échappement. Retirez la bougie avec une clé à bougie et retirez également le filtre à air. Retournez le MTA-4 S28 et tirez deux ou trois fois la tirette du lanceur pour faire sortir du moteur et du carburateur l'excès de carburant. Ceci fait, remettez la bougie en place et essayez de nouveau de démarrer.

Le mélange carburant

Le mélange air-carburant est contrôlé par trois réglages différents du carburateur, les réglages étant effectués d'origine en usine (voir photos ci-dessous). Votre moteur doit démarrer normalement et tourner légèrement riche avec ces réglages (un mélange riche est recommandé pour le rodage). Un conseil de réglage : prenez soin de vérifier que vous voyez toujours de la fumée sortir de l'échappement pendant que le moteur tourne. C'est un bon signe qu'une quantité suffisante de carburant parvient au moteur.

GUIDE DE DEMARRAGE RAPIDE

Note : Avant que vous commenciez à faire rouler votre MTA-4 S28 préassemblé, lisez attentivement votre manuel d'instructions et ce guide de démarrage rapide.

1. Préparez votre MTA-4 S28

- Mettez en place les piles dans l'émetteur et dans le boîtier porte-piles du modèle.
- Huilez la mousse du filtre à air. Manipulez le filtre à travers un sac en plastique contenant la valeur d'un bouchon d'huile spéciale filtre à air.
- Vissez l'antenne sur l'émetteur.

2. Vérifiez le fonctionnement de l'ensemble de radiocommande

- En tournant le volant à droite, les roues doivent s'orienter vers la droite.
- En pressant sur la gâchette de l'émetteur le carburateur doit s'ouvrir, en la repoussant le frein doit être actionné.
- Bouton de commande de marche arrière. Assurez-vous que le MTA-4 S28 est bien réglé pour aller en marche avant (voir photo). Si ce n'est pas le cas, appuyez sur le bouton de l'émetteur pour passer en

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

marche avant.

3. Préparez-vous à démarrer votre MTA-4 S28

- Faites le plein du réservoir
- Allumez l'émetteur
- Allumez le récepteur sur le MTA-4 S28
- Actionnez la pompe à carburant
- Branchez le chauffe-bougie sur la bougie
- Tirez sur le lanceur par petits coups rapides

4. Arrêtez votre MTA-4 S28

Arrêtez toujours le moteur avant d'éteindre la radio. Vous pouvez arrêter le moteur en pinçant la durite d'alimentation allant au carburateur. **N'ESSAYEZ PAS** d'arrêter le moteur en bouchant l'échappement ou en tentant de bloquer le volant d'inertie avec votre main.

PIECES DETACHEES MOTEUR PRO-28BD-R

Numéro	Désignation	Référence	Numéro	Désignation	Référence
4	Vilebrequin	AA2045	20	Roue libre de lanceur	AN0992
5	Carter moteur	AA20361	21	Poignée de lanceur	PN0233
7	Bielle	AN0776	22	Axe de lanceur	AA0995
8	Axe piston	AA2046	23	Ressort de lanceur	AA0994
9	Clips d'axe de piston	AA0351	24	Plateau de lanceur	AN2039
10	Chemise piston	AN2042	25	Ficelle de lanceur	AA0972
11	Culasse	AA2110-R	26	Volant de lanceur	AA0097
12	Jeu de joints	PN0249	27	Boîtier de lanceur	AN0993
13	Clavette carbu	AN0932-1	28	Lanceur complet	PN0234
15	Carburateur	9210	32	Plateau + vis	PN0235
16a	Roulement avant	AMV607Z	33	Système de lanceur	PN0236
16b	Roulement arrière	AMV6901X	37	Noix de démarreur	PV0026
17	Jeu de vis	PN0060	38	Roue libre de lanceur	AN0990
19	Filtre à air	EPD9279B			

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

NOTES

CE 0197 ⓘ

Austria, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Iceland, Ireland, The Netherland, Italy, Spain, Norway, Portugal, United Kingdom, Luxembourg, Sweden, Switzerland.

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Made in China
Contribution DEE (No.M823)

ACE RC®

NOTICE D'UTILISATION DU COUGAR PS3 Réf. 8307

ACE RC COUGAR PS3
Système radiocommandé digital 3 voies 2,4GHz

Veuillez lire attentivement toutes les instructions avant d'utiliser ce produit

Le contenu de cette notice ainsi que les caractéristiques du produit sont susceptibles d'être modifiés sans préavis en raison des évolutions techniques.

NOTICE D'UTILISATION

GARANTIE
Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine.

NOTIFICATION : ACCOMPAGNEMENT D'UN ADULTE REQUIS
Ceci n'est pas un jouet. Le montage et le vol de ce produit nécessitent la surveillance d'un adulte. Lisez complètement ce manuel et familiarisez-vous avec l'assemblage et le vol de ce fuselage. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

Page 1
INTRODUCTION
Model Racing Car vous remercie pour l'achat de ce système radiocommandé ACE RC Cougar PS3 2,4GHz. L'émetteur Cougar PS3 a été spécialement développé pour disposer de toutes les caractéristiques utiles aux pilotes, ainsi que des dernières avancées technologiques. A l'aide d'un large spectre et du système à saut de fréquence, le Cougar PS3 offre précision et souplesse d'utilisation sans risque d'interférences. Les radios à manche Cougar PS3 sont exclusivement destinées aux modèles radiocommandés terrestres.
L'émetteur Cougar PS3 est équipé de réglage fin de la direction et des gaz, d'une inversion du sens de rotation des servos de direction et de gaz, d'un réglage de course des servos de gaz et de frein, d'un double débattement de la direction et de beaucoup d'autres fonctions de réglage.
Le ACE RC Cougar PS3 vous offrira un contrôle total et simple de votre modèle, vous procurant de longues heures de pilotage. Avant d'installer votre ensemble radiocommandé dans votre modèle, prenez quelques minutes pour lire l'intégralité de cette notice afin de vous familiariser avec le Cougar PS3.

TABLE DES MATIERES

Introduction	1
Caractéristiques techniques avancées	1
Caractéristiques	2
Contenu	2
Caractéristiques techniques	2
Commandes de l'émetteur	4
Installation	5
Processus d'appairage	7
Réglage de la position Fail-Safe	8
Fonctions	10
DEE / Précautions d'utilisation	12
Accessoires	12
Service après vente	16
Guide de dépannage rapide	16

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES AVANCEES

FHSS-Saut de fréquence large spectre
Le programme évolué de saut de fréquence sur un large spectre augmente la sécurité et la fiabilité tout en réduisant les possibilités d'interférences.

SIBL-Liaison sécurisée à identifiant unique
Une fonction d'appairage est intégrée au système 2,4GHz ACE RC afin de s'assurer que l'émetteur et le récepteur sont associés l'un à l'autre par un identifiant unique, ce qui permet d'éviter tout risque de parasitage par un autre émetteur.

FSPC-Fail-Safe programmable sur chacune des voies
Dans certains cas restant heureusement assez rares, en cas de perte du signal, le système dispose d'une fonction Fail-Safe permettant à chacune des voies de prendre une valeur pré-enregistrée.

Page 2
CARACTERISTIQUES

EMETTEUR
- Technologie 2,4GHz à saut de fréquence large spectre
- Réglage fin de la direction et des gaz
- Inversion des servos de direction et des gaz
- Ajustement des courses des servos de gaz et de frein
- Double débattement de la direction
- Indicateur de tension par LED
- Réglage de la tension du volant
- Alarme de batterie faible
- Antenne pliable

RECEPTEUR
Le TRS401 est le récepteur livré et appairé avec l'émetteur Cougar PS3.
Il est compacte et ses faibles dimensions vous permettent de l'installer quasiment n'importe où dans votre modèle.

CONTENU

Produit	Ensemble radiocommandé COUGAR PS3
Réf.	8307
Emetteur	COUGAR PS3
Récepteur	TRS401ss
Servos	-
Accessoires	Interrupteur x 1, Porte piles de réception x 1

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Emetteur	COUGAR PS3
Réf.	8307
Configuration	Radio à manche
Nb de voies	3
Fréquence	2,4GHz
Modulation	GFSK (PPM)
Consommation	130mA à 9,6V
Largeur de bande	2402 à 2479MHz
Système de transmission	FHSS
Nb de canaux	78
Codage	13 bits
Vitesse	16 kbps
Inversion	Voies 1 à 3
Ecran	LED
Mémoire mode	Aucune
Type d'antenne	1/4 dipôle
Sensibilité	2dBi typique
Alimentation	9,6V / 8 éléments AA

Récepteur	TRS401SS
Réf.	AQ2280
Fréquence	2,4GHz
Nb de voies	4
BEC	Non
Modulation	PPM
Type	Antenne simple
Alimentation	4,8 à 6V

Page 3

1) Antenne	6) Réglage fin du neutre des gaz	11) Volant
2) Indicateur du niveau de batterie	7) Double débattement de la direction	12) Interrupteur Marche/Arrêt
3) Réglage de course des gaz	8) Interrupteur de voie auxiliaire	13) Poignée des gaz
4) interrupteurs d'inversion de sens de rotation des servos	9) Connecteur de charge	14) Réglage de la tension du volant
5) Réglage fin du neutre de la direction	10) Module 2,4GHZ et bouton d'appairage	15) Logement pour piles

Page 4
COMMANDES DE L'EMETTEUR

1) Antenne : veillez à ce qu'elle soit
2) Indicateur du niveau de batterie : Trois LED indiquent le niveau de tension de la batterie d'émission. SI la LED rouge clignote, veuillez remplacer les piles.
3) Réglage de la course des gaz : Cette fonction vous permet de régler indépendamment la course vers la droite et la course vers la gauche (à partir du neutre) du servo des gaz.
4) Inversion du sens de rotation des servos : Les micro-interrupteurs présents au dos de l'émetteur permettent d'inverser le sens de rotation des servos.
5) Réglage fin du neutre de la direction : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à ce que votre modèle ait une trajectoire rectiligne.
6) Réglage fin du neutre des gaz : Utilisez ce réglage petit à petit jusqu'à obtenir une position neutre des gaz.
7) Double débattement de la direction : Poussez ce potentiomètre vers la gauche ou vers la droite pour ajuster le réglage du double débattement de la direction. Vers la droite pour augmenter la valeur, vers la gauche pour la diminuer.
8) Interrupteur de voie auxiliaire : Permet le contrôle d'une fonction supplémentaire du modèle.
9) Connecteur de charge : Utilisable UNIQUEMENT en cas d'utilisation d'accus d'émission rechargeables Ni-Cd ou Ni-MH !
10) Module 2,4GHz et bouton d'appairage : Le bouton d'appairage est placé sur le module d'émission 2,4GHz. Pour plus de détails, référez-vous à la section traitant de la procédure d'appairage (page 7).
11) Volant : Permet de contrôler la direction du modèle.
12) Interrupteur Marche/Arrêt : Poussez l'interrupteur pour mettre l'émetteur sous tension ou pour l'éteindre.
13) Poignée des gaz : Tirez ou poussez sur cette poignée pour contrôler l'accélération et le freinage du modèle.
14) Réglage de la tension du volant : Utilisez un tournevis cruciforme afin de régler la tension du volant.
15) Logement pour piles : Faites glisser le couvercle du logement afin de procéder à l'installation ou au remplacement des accus d'émission.

Page 5
INSTALLATION
Installation et remplacement des accus d'émission

1) Faites glisser le capot du logement pour piles comme indiqué sur la photo ci-dessous.
2) Installez 8 piles alcalines ou accus Ni-Cd ou Ni-MH de type AA dans le boîtier porte piles de l'émetteur. (Vous pouvez également utiliser un pack d'accus Ni-Cd ou Ni-MH 9,6V).
3) Refermez le logement pour piles en veillant à ce que le couvercle soit fixé solidement.
4) Mettez l'émetteur sous tension afin de vérifier le niveau de charge. Si l'indicateur LED ne s'allume pas, les batteries sont insuffisamment chargées, ou il y a un faux contact ou une inversion de polarité.

VERIFIEZ :
a) Que vous utilisez des piles alcalines neuves, toutes de marque identique.
b) Que les contacts du porte-piles sont en parfait état. Nettoyez-les si besoin est, afin de retirer toute trace de corrosion ou de poussière pouvant s'y être accumulé. Procédez à ce nettoyage lors de chaque remplacement des piles.
c) Dans le cas de l'utilisation d'un pack d'accus rechargeable 9,6V, retirez simplement le boîtier porte-piles en le déconnectant de l'émetteur. Branchez le pack d'accus à sa place.
d) Lorsqu'un pack d'accus rechargeable est installé dans l'émetteur, il peut être rechargé grâce au connecteur de charge présent sur le côté de l'émetteur.

ATTENTION :
a) Ne tentez JAMAIS de recharger des piles alcalines, elles risquent d'exploser ! !
b) Lors du processus de charge des accus de l'émetteur, placez l'interrupteur de ce dernier sur la position "OFF". Le chargeur doit être adapté (+ à l'intérieur, - à l'extérieur de type Tamiya N-3U ou équivalent). Un chargeur inadapté peut provoquer de graves blessures ou/et d'importants dégâts.
c) Veillez TOUJOURS à ce que les piles ou accus soient placés avec la bonne polarité. Dans le cas contraire, l'émetteur pourrait être endommagé de façon irréversible.
d) Lorsque l'émetteur n'est pas utilisé durant une période prolongée, veillez à toujours en retirer les piles.

Installation et remplacement des accus de réception

Insérez 4 piles AA neuves dans le boîtier porte-piles. Vérifiez la bonne polarité des piles lors de leur installation. Vérifiez que les contacts du porte-pile sont en bon état. Branchez le connecteur du boîtier porte-pile à la prise "BATT" du récepteur.

Page 6
Installation radio

1) Connectez le récepteur, les servos et l'interrupteur du porte-pile comme indiqué ci-dessous.
2) Si vous n'êtes pas habitué à votre ensemble radiocommandé, effectuez ce montage à l'extérieur de votre

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

modèle avant de procéder à son installation définitive.

3) L'émetteur doit TOUJOURS être allumé en PREMIER, et TOUJOURS éteint en DERNIER.
4) Installez toujours le récepteur aussi loin que possible du moteur, du variateur, du pack d'accus, des câbles d'alimentation du moteur ou d'autres sources de parasitage. Veillez en particulier à ce que les câbles d'alimentation du moteur ne soient pas à proximité du récepteur, du quartz (ou module de réception) ou de l'antenne.

Installation dans un modèle à propulsion électrique

Installation dans un modèle à propulsion thermique

Page 7

PROCESSUS D'APPAIRAGE

La fonction d'appairage entre l'émetteur et le récepteur est intégrée au système large spectre ACE RC Cougar 2,4GHz afin d'assurer un fonctionnement correct et sans parasitage du système.

Pour réaliser un appairage manuel émetteur/récepteur, respectez la procédure suivante :

a. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton "Binding SW" présent sur le module d'émission (à l'arrière de l'émetteur) tout en mettant l'émetteur sous tension.
b. Relâchez le bouton "Binding SW" lorsque la LED verte clignote, indiquant que l'émetteur est en attente d'appairage.
c. Appuyez et maintenez enfoncé le bouton d'appairage présent sur le récepteur tout en mettant ce dernier sous tension. Le processus d'appairage démarrera alors automatiquement.
d. Un appairage réalisé avec succès est confirmé par le passage de la LED de l'émetteur, d'un éclairage clignotant à un éclairage continu. La LED verte restera donc allumée et l'émetteur et le récepteur se connecteront automatiquement une fois le processus d'appairage réalisé.

NOTE : Le processus d'appairage peut durer de 3 à 10 secondes. En cas d'échec de l'appairage, la LED du récepteur s'allumera de couleur rouge. Dans ce cas, éteignez le récepteur et l'émetteur, puis reprenez les étapes a) à d).

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Etat de la LED
a	Pousser l'interrupteur en position ON	Aucune action	-
b	Relâcher	Aucune action	La LED de l'émetteur clignote de couleur verte.
c	Aucune action	Pousser l'interrupteur en position ON	La LED du récepteur clignote alternativement en vert et en rouge.
d	Aucune action	Relâcher	La LED de l'émetteur clignote en vert, puis s'allume en vert de façon fixe. Le LED du récepteur clignote en rouge, puis s'allume en vert de façon fixe.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

Page 8

REGLAGE DE LA POSITION FAIL-SAFE

L'ensemble ACE RC COUGAR 2,4GHz dispose d'une fonction FailSafe intégrée qui permet le réglage du servo à une position prédéterminée en cas de défaillance de la réception du signal en provenance de l'émetteur. Pour maximiser la sécurité de tous, nous vous recommandons d'activer l'utilisation de cette fonction FailSafe sur votre ensemble COUGAR.

Réglage de la position Fail-Safe

a. Après avoir appairé l'émetteur et le récepteur, procédez au réglage de la position Fail-Safe.
b. Mettez l'émetteur, puis le récepteur sous tension, puis appuyez sur le bouton "Binding SW" du récepteur.

ATTENTION: Ne relâchez pas le bouton "Binding SW" avant la fin de l'étape c.

c. Déplacez et maintenez le manche des gaz dans la position qu'il devra prendre lors de l'activation du FailSafe. Maintenez le volant au neutre (le servo de direction sera alors lui aussi au neutre). Pour paramétrer un FailSafe avec un servo de gaz en position "Frein", déplacez le manche des gaz en position de freinage et maintenez-le dans cette position. Pour paraméter un FailSafe avec un servo de gaz au ralenti, déplacez le manche des gaz en position ralenti et maintenez-le dans cette position.

NOTE:

Placez toujours le manche des gaz au neutre ou en position frein, ainsi que le volant en position neutre afin de réduire le risque de perte de contrôle !

La fonction FailSafe est réglée en usine pour les voitures radiocommandées de la façon suivante :

- Voitures électriques : Servo de direction au neutre, gaz au neutre.
- Voitures thermiques : Servo de direction au neutre, gaz au ralenti.

d. Après avoir réalisé l'étape c., relâchez le bouton "Binding SW" du récepteur, puis relâchez la pression exercée sur le manche des gaz. La LED s'allumera en rouge de façon continue, puis en vert (également de façon continue) indiquant que la position FailSafe du servo est enregistrée.
e. Réalisez un test en éteignant votre émetteur et en vérifiant que le servo se place bien en position FailSafe.
FailSafe sur le "Neutre" : Pour vérifier que le FailSafe fonctionne correctement, en déplaçant le manche des gaz en position "frein maxi", maintenez cette position, puis éteignez l'émetteur. La fonction FailSafe doit ramener le servo des gaz au "neutre" et le servo de direction au "neutre" également.
FailSafe sur le "Frein" : Pour vérifier que le FailSafe fonctionne correctement, déplacez le manche des gaz en position "neutre", puis éteignez l'émetteur. La fonction FailSafe doit amener le servo en position "Frein" et le servo de direction au "neutre".
f. Si la fonction FailSafe est défaillante ou que vous devez modifier la position FailSafe, reprenez les étapes a. à e. Après avoir paramétré la fonction FailSafe, vous pouvez utiliser votre ensemble radiocommandé de façon tout à fait classique.

ATTENTION:

Réinitialisez TOUJOURS la fonction FailSafe après un nouvel appairage de l'émetteur et du récepteur.

Page 9
REGLAGE DE LA POSITION FAIL-SAFE

Etape	Action sur l'émetteur	Action sur le récepteur	Vérification
a	Appairage effectué	Appairage effectué	LED de l'émetteur : allumée en vert en continu LED du récepteur : allumée en vert en continu
b	Aucune action	Appuyez sur l'interrupteur ON pendant 10 secondes	LED du récepteur : clignote en vert
c	1. Direction au neutre 2. Manche des gaz en position frein ou neutre	Aucune action	**Paramétrage de base de la fonction FailSafe:** • Voiture électrique : Direction au neutre / Variateur au neutre • Voiture thermique : Direction au neutre / Carburateur au ralenti
d	Relâchement du manche des gaz	Relâchement de l'interrupteur du récepteur en premier	La LED du récepteur est allumée en continue en rouge pendant deux secondes, puis allumée en continu en vert.
e	1. Maintenir le freinage 2. Eteindre l'émetteur	Aucune action	La fonction FailSafe est activée
f	Votre modèle est prêt à être utilisé !		

Page 10
FONCTIONS
1. Inversion du sens de rotation des servos
Il peut parfois être nécessaire (ou pratique) d'inverser le sens de rotation d'un servo. Le sens de rotation de chaque servo peut être modifié de façon individuelle en intervenant sur la position des micro-interrupteurs placé au dos de l'émetteur et qui gèrent les différentes voies.
En temps normal, la voie 1 correspond habituellement à la direction, la voie 2 aux gaz, la voie 3 étant assignée à une fonction libre.
Intervenez sur les micro-interrupteurs d'inversion du sens de rotation des servos si nécessaire.

2. Réglage fin du neutre de la direction
• Réglage du neutre
Le fait de tourner le bouton de réglage du neutre de la direction (ST. TRIM) vous permet de donner à votre modèle une trajectoire plus ou moins rectiligne. Intervenez sur ce potentiomètre de réglage jusqu'à obtenir la trajectoire la plus neutre possible.

NOTE
Vérifiez que le bouton de réglage de l'émetteur est au neutre avant de procéder au réglage.

ASTUCE
Lors de l'installation d'un servo, vérifiez toujours qu'il est au neutre avant de procéder à son installation définitive.

• Réglage de la course des servos
La modification de la course des servos peut affecter l'ensemble des réglages. Après avoir réalisé ce type de réglage, vérifiez le fonctionnement (neutres et fins de courses) de tous les servos qui équipent votre modèle.

ASTUCE
S'il vous est nécessaire de modifier la course de façon trop importante afin d'obtenir un neutre correct, procédez à une modification de la position de palonnier (ou du sauve-servo), et vérifier les biellettes de commande.

Page 11
FONCTIONS
3. Réglage fin du neutre des gaz
• Réglage du neutre
Le fait de tourner le bouton de réglage du neutre des gaz (TH. TRIM) vous permet de donner à votre modèle plus ou moins de gaz au ralenti. Intervenez sur ce potentiomètre de réglage jusqu'à obtenir le ralenti le plus neutre possible.

ASTUCE
Si vous utilisez un modèle équipé d'un variateur électronique, placez le potentiomètre de réglage au neutre, puis réalisez vos réglages directement à partir du variateur. Sur un modèle thermique, placez le potentiomètre de réglage au neutre et ajustez la biellette de commande de façon à ce que le carburateur soit totalement fermé (en vous référant à la notice d'utilisation de votre moteur).

• Réglage de la course des servos
La modification du neutre du servo peut affecter l'ensemble de sa course. Après avoir réalisé ce type de réglage, vérifiez le fonctionnement du servo, en réalisant en particulier un essai de freinage.

ASTUCE
S'il vous est nécessaire de modifier la course de façon trop importante afin d'obtenir un neutre correct, procédez à une modification de la position de palonnier (ou du sauve-servo), et vérifier les biellettes de commande.

4. Réglage du débattement du servo des gaz
Ce réglage vous permet de régler la course du servo des gaz de chaque côté du neutre de façon indépendante. Le réglage du ralenti et de la course maxi est de ce fait facilité.

5. Double débattement de la direction
La fonction double débattement de la direction vous permet de modifier la course du servo de direction lors de l'utilisation du modèle ce qui permet de modifier la sensibilité de la commande de direction. Vous pouvez ajuster cette sensibilité selon vos habitudes de pilotage.

Page 12
DECHETS D'EQUIPEMENTS ELECTRIQUES ET ELECTRONIQUES
(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)

Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers. L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable.
Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.

Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.
Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

PRECAUTIONS D'UTILISATION

- N'utilisez jamais votre modèle par temps de pluie, pendant un orage, ou de nuit.
- N'utilisez jamais votre modèle si vous n'êtes pas absolument certain de pouvoir le contrôler totalement.
- Vérifiez toujours la parfaite charge des accus d'émission et de réception avant d'utiliser votre modèle.
- Maintenez toujours votre ensemble radiocommandé hors de portée des enfants.
- N'entreposez pas votre ensemble radiocommandé à une température inférieure à -10°C ou supérieure à 40°C, ou dans un environnement humide, poussiéreux, ou soumis à des vibrations. N'exposez pas votre ensemble radiocommandé aux rayons directs du soleil.
- Afin d'éviter toute corrosion, retirez les piles de l'émetteur et du porte-piles de réception en cas de non utilisation prolongée.

ACCESSOIRES

Page 13
ACCESSOIRES

Page 14
ACCESSOIRES

Page 16
SERVICE APRES VENTE

Ce kit est garanti sans défaut de matière ou de fabrication à la date de l'achat. Cette garantie ne couvre ni les dommages d'usage, ni les modifications. La garantie couvre exclusivement le produit lui-même et est limitée à la valeur d'origine du kit. Elle ne concerne pas les éléments endommagés par l'usage ou à la suite de modifications. Le fait pour l'utilisateur d'assembler les éléments de ce kit implique l'acceptation de la responsabilité de tous dommages pouvant être causés par le produit tel qu'il aura été achevé. Dans le cas où l'acheteur n'accepterait pas cette responsabilité, il peut rapporter le produit neuf et inutilisé à son détaillant pour en obtenir le remboursement dans son emballage d'origine. Vérifiez toutes les pièces détachées afin de vous assurer que le kit soit complet et sans défaut. Veuillez contacter Model Racing Car pour tout renseignement.

Notice provenant du site internet www.mrcmodelisme.com

GUIDE DE DEPANNAGE RAPIDE

Ne tentez pas d'utiliser votre modèle si votre modèle ne répond pas correctement à toutes vos sollicitations. Vérifiez votre ensemble en respectant la procédure suivante.

Défaut constaté	Solution
	Emetteur
Pas de tension	**Batterie**
	• Les piles sont usagées. Remplacez-les, ou rechargez-les. • Les batteries sont installées de façon incorrecte. Vérifiez la polarité. • Présence d'un faux-contact. • Les contacts du porte-pile sont sales ou présentent des traces de corrosion.
Aucun contrôle	**LED de contrôle**
	Vérifiez que la LED présente sur le module est allumée. Référez-vous au paragraphe “Processus d'appairage” pour plus de détails.
Faible portée	**Batterie**
	• Les piles sont usagées. Remplacez-les, ou rechargez-les. • Les batteries sont installées de façon incorrecte. Vérifiez la polarité.
	Antenne
	• L'antenne est proche d'un câblage électrique. • L'antenne a été coupée et nécessite une réparation. • L'antenne n'est pas installée correctement. Référez-vous à la notice d'installation du récepteur.
Les servos fonctionnent de façon incorrecte	**LED de contrôle**
	• Vérifiez que la LED présente sur le récepteur est allumée. Référez-vous au paragraphe “Processus d'appairage” pour plus de détails.
	Connecteurs
	• Le câblage est incorrect, ou les connecteurs sont mal branchés. • Les connecteurs sont débranchés, vérifiez toutes les connexions.
	Moteur (propulsion électrique)
	• Problème de parasitage. Installez des antiparasites sur le moteur.